Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9380**

17. Wahlperiode 24. 04. 2012

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Cornelia Behm, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/9260 –

Eindämmung von Motorradlärm

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Motorradlärm wird in den letzten Jahren in einigen Regionen zunehmend als Problem betrachtet.

Besonders in Tourismusregionen mit landschaftlich reizvollen Bundes- und Landstraßen wird Motorradlärm oft als störend empfunden.

Die Konflikte entstehen dabei durch besonders aggressive Fahrweise von einzelnen Motorradfahrern und zu hohe Fahrzeuggeräusche bzw. einer Kombination aus beidem.

Der Polizei sind bei Kontrollen in Sachen Motorradlärm oft die Hände gebunden. Die Beamten können lediglich optisch auf Manipulation und Verwendung nicht zugelassener Bauteile prüfen und eine Einhaltung des Standgeräuschs anhand der Fahrzeugpapiere kontrollieren.

Eine Vorbeifahrtgeräuschmessung vor Ort ist de facto nicht möglich. Außerdem bestehen bezüglich des bestehenden Sanktionsrahmens eklatante Regelungslücken. So muss ein Motorradfahrer beim Nachweis einer Manipulation am Fahrzeug heute in der Regel nur mit einem Bußgeld in Höhe von 15 Euro rechnen.

1. Wie kann von der Polizei nach aktueller Gesetzeslage eine Geräuschgrenzwertüberschreitung

   a) bei Standgeräuschen,

   b) bei Vorbeifahrtgeräuschen

   nachgewiesen werden?

   c) Welcher personelle Aufwand ist für die beiden Arten der Lärmmessung zu veranschlagen?

2. Wäre nach aktueller Gesetzeslage die Verhängung eines Bußgeldes für eine Vorbeifahrt möglich, wenn die Lärmmessung in einer geschlossenen Ortschaft mittels einer stationären Lärmmessstation durchgeführt würde?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 20. April 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Ist eine Sanktionierung vor Ort möglich oder muss das Krad dazu eigens in eine Messstation überführt werden?

6. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der derzeitige Aufwand einer Vorbeifahrtgeräuschmessung unverhältnismäßig hoch ist und fast nie in einem sinnvollen Verhältnis zu einem angemessenen Strafmaß steht?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1, 2, 3 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Überprüfung der Kennzeichnung der Schalldämpferanlage sowie mit der Durchführung der Standgeräuschmessung stehen Maßnahmen zur Verfügung, das Geräuschverhalten von Krafträdern auch an Ort und Stelle zu überprüfen. Der dafür notwendige personelle Aufwand ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Das Verfahren zur Messung und Bewertung der Geräuschemissionen bei Vorbeifahrt ist derzeit ausschließlich auf die Typprüfung und nicht für Kontrollen im fließenden Verkehr ausgelegt. Hierzu ist eine Vielzahl an Randbedingungen einzuhalten (z. B. geräumige Freifläche und Schallreflektions-/Schallabsorptionsgegenstände, ISO-Asphalt, genaue Ermittlung der vorgegebenen Geschwindigkeiten und Getriebegangstufen). Deshalb kann eine Vorbeifahrtmessung mittels einer stationären Anlage zur Geräuschmessung keine praktikable Grundlage für die Überprüfung von im Verkehr befindlichen Krafträdern sein.

Die Frage der Verhältnismäßigkeit zwischen dem benötigten Aufwand für die Vorbeifahrtsmessung und dem zu erwartenden Strafmaß stellt sich vor diesem Hintergrund nicht.

4. Welchen Reformbedarf sieht die Bundesregierung bei der Anwendung der Vorbeifahrtgeräuschmessung?

5. Wie ist der aktuelle Stand bei der Überarbeitung der United Nations Economic Commission for Europe Regelung 41 bezüglich des Motorradlärms?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein entsprechendes Dokument zur Überarbeitung der UNECE-Regelung Nummer 41 ist bereits im November 2011 bei der UNECE verabschiedet worden. Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene dafür ein, die angepassten und verbesserten Vorschriften so schnell wie möglich in europäisches Recht zu übernehmen. Damit würden zukünftig unter anderem Vorschriften zur Anwendung kommen, die Manipulationen an Auspuffanlagen erschweren sollen, eine weitergehende Kennzeichnung der Geräuschwerte am Motorrad vorsehen und eine vereinfachte Vorbeifahrtmessung bei der Überprüfung der im Verkehr befindlichen Krafträder ermöglichen.

7. Wie müsste aus Sicht der Bundesregierung eine wirksame und praktikable Vorbeifahrtgeräuschmessung künftig geregelt werden?

8. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu dem von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelten vereinfachten Verfahren der Vorbeifahrtmessung?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erfahrungen der BASt sind bei der Entwicklung der Vorbeifahrtmessung für die überarbeitete UNECE-Regelung Nummer 41 berücksichtigt worden. Eine Änderung oder Weiterentwicklung des kürzlich verabschiedeten Verfahrens ist derzeit nicht erforderlich.

9. In welcher Form soll die vereinfachte Vorbeifahrtmessung in deutsches Recht umgesetzt werden, und wie ist der derzeitige Verfahrensstand?

Folgt die Europäische Kommission dem deutschen Vorschlag und übernimmt die Vorschriften der überarbeiteten UNECE-Regelung Nummer 41 in die europäischen kraftfahrzeugtechnischen Verordnungen, so können diese unmittelbar zur Anwendung kommen und eine Umsetzung in deutsches Recht ist nicht erforderlich.

10. Sind der Bundesregierung Fallzahlen zu den jährlich durchgeführten Stand- bzw. Vorbeifahrtmessungen bei Motorrädern bekannt?

    Wenn ja, wie haben sich diese in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Die Durchführung von Kontrollen des Verkehrs ist ausschließlich Angelegenheit der Länder. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat hier keine Eingriffs- und Weisungsrechte. Es hat sich im Herbst 2011 auf der Verkehrsministerkonferenz für verstärkte Kontrollen der Geräuschemissionen bei Motorrädern eingesetzt. Die Bundesländer haben diese Initiative jedoch nicht unterstützt.

Im Zusammenhang mit einem Forschungsprojekt der BASt wurden am 7. Mai 2011 bei Odenthal und am 11. Juni 2011 in der Eifel Standgeräuschmessungen an Motorrädern durchgeführt. Nach Auswertung der Ergebnisse konnte durch die BASt bestätigt werden, dass die erhöhten Geräuschemissionen unter anderem auf manipulierte Auspuffanlagen zurückzuführen sind.

11. Welche Sanktionsmöglichkeiten (Bußgelder) sehen die jetzigen Regelungen gegenüber Motorradfahrern vor, die mit Vorsatz versuchen, die Lautstärke ihrer Zweiräder durch technische Manipulationen zu erhöhen?

12. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der Sanktionsrahmen beim Nachweis einer Manipulation unzureichend ist und keine abschreckende Wirkung erzielt?

    Wenn nein, warum nicht?

13. Plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang eine Verschärfung des Bußgeldkatalogs bis hin zu Sanktionen, die eine sofortige Stilllegung des Fahrzeugs ermöglichen?

    Wenn nein warum nicht?

Die Fragen 11, 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Werden Änderungen an Motorrädern vorgenommen, durch die das Abgas- oder Geräuschverhalten verschlechtert wird, erlischt die Betriebserlaubnis (§ 19 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 der Straßenverkehrszulassungsordnung – StVZO).

Das BMVBS wird in Kürze zusammen mit den Ländern für das nachträgliche Erlöschen der Betriebserlaubnis im Bußgeldkatalog einen eigenen Tatbestand schaffen. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 30. März 2012 die entsprechenden Änderungen der §§ 19 Absatz 5 und 69a Absatz 2 StVZO sowie der Bußgeld-

katalog-Verordnung in die 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eingebracht (Bundesratsdrucksache 843/11 – Beschluss). Danach müssen Motorradfahrer, die mit einem Motorrad mit erloschener Betriebserlaubnis am Straßenverkehr teilnehmen, mit einer Geldbuße von 90 Euro rechnen, für Halter ist eine Geldbuße von 135 Euro vorgesehen.

Die Verordnung wird voraussichtlich am 1. Juli 2012 in Kraft treten.

14. Wie will die Bundesregierung das Inverkehrbringen zu lauter Ersatzschalldämpfer zukünftig verhindern?

15. Welche Veränderungen bei der Typgenehmigung sind nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem Zusammenhang geplant?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Geräusch emittierenden Bauteile von Kraftfahrzeugen – unter anderem auch Auspuffanlagen – müssen den Vorschriften der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 entsprechen. Im Rahmen der Typgenehmigung muss nachgewiesen werden, dass die vorgeschriebenen Geräuschgrenzwerte eingehalten werden.

Die vorhandenen Vorschriften sind ausreichend. Krafträder, die die technischen Bestimmungen einhalten, sind nicht übermäßig laut.

Krafträder oder Zubehörteile mit erhöhter Lärmemission werden nicht genehmigt und dürfen damit nicht zugelassen oder veräußert werden.

Es ist Aufgabe der Marktüberwachung, für die die Länder zuständig sind, zu verhindern, dass zu laute Ersatzschalldämpfer oder Schalldämpfer ohne Typengenehmigung in den Verkehr gebracht werden. Die Marktüberwachung sieht auch Mechanismen für den Umgang mit nichtkonformen Produkten vor, wenn diese bereits auf den Markt gelangt sind.

Im Zuge der Überarbeitung der Typgenehmigungsvorschriften auf europäischer Ebene wird sich die Bundesregierung nach wie vor mit Nachdruck dafür einsetzen, dass die Geräuschanforderungen an Krafträder so schnell wie möglich verschärft werden.

16. Mit welcher Zielsetzung ist in § 30 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung „unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen“ und „unnützes Hin- und Herfahren“ ausschließlich innerhalb von geschlossenen Ortschaften verboten (und nicht auch außerhalb)?

„Unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen“ sind gemäß § 30 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auch außerhalb geschlossener Ortschaften verboten. Das „unnütze Hin- und Herfahren“ gemäß § 30 Absatz 1 Satz 3 StVO setzt eine konkrete Belästigung Dritter voraus; eine solche Belästigung wird in erster Linie innerhalb geschlossener Ortschaften auftreten.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333